

RAPPORTI ECONOMICI TRA IL MEDITERRANEO E L'EUROPA SETTENTRIONALE

per

Marco Tangheroni

(UNIVERSITÀ DI PISA)

Il mio intervento non vuole presentare i risultati di ricerche nuove; nasce piuttosto da riflessioni, certo su ricerche anche mie, talora esposte in altre occasioni, talora inedite, che qui presento come ponte verso quello che sarà poi il tema della tavola rotonda degli spazi economici. Non perchè ritenga che i problemi debbano assolutamente essere privilegiati sui fatti. Anzi, e riprenderò semmai, in occasione della tavola rotonda, queste considerazioni, ritengo che, se prendiamo per esempio le Fiandre, un'area chiave di quello che sarà il mio intervento, proprio in questi ultimissimi anni spesso a livello non di pubblicazioni ma di ricerche di cui sono informato oralmente, si sta vedendo che, pur dopo grandi classiche opere, resta comunque del margine per ricerche di tipo documentario. In considerazione della natura del seminario intendo qui impostare soprattutto alcuni problemi come un ponte verso la discussione.

Primo problema: aspetti qualitativi o aspetti quantitativi di questi rapporti economici tra il Mediterraneo e l'Europa settentrionale?

Debbo dire subito che ritengo gli aspetti quantitativi molto importanti. Spesso noi siamo portati a dire che questi aspetti quantitativi non sono molto

(*) *Nota del maggio 1996*: Pubblico il testo così come risulta dalla trascrizione fatta dagli amici valenzani di quanto ebbi a dire, seguendo semplici appunti. Non mi è stato possibile approntare un testo più scientifico, meno colloquiale. Comunque esce proprio in questi giorni un mio libro (*Commercio e navigazione nel Medioevo*, Laterza, Roma-Bari) nel quale si troveranno più ampiamente trattati molti degli argomenti qui appena accennati; in esso si trova anche una bibliografia essenziale. Inoltre, per il problema dei sistemi economici regionali mi permetto di rimandare al mio *Il sistema economico della Toscana nel Trecento*, ora in M. TANGHERONI, *Medioevo Tirrenico*, Pisa 1992; per il rapporto tra macrocircuiti e microcircuiti rinvio a L. PALERMO, *Mercati del grano a Roma tra Medioevo e Rinascimento. I, Il mercato distrettuale del grano in età comunale*, Istituto Internazionale di Studi Romani, Roma 1990.

importanti perché, più o meno consapevolmente, siamo portati a togliere importanza a ciò che non riusciamo a misurare bene, a misurare con precisione.

Ciò detto, veniamo al problema della valutazione dell'importanza del Mediterraneo nell'insieme degli spazi economici europei, che può essere posto da più punti di vista, a livelli diversi.

Il primo punto è quello della produttività, senza confondere la produzione con la produttività. Lo dico a proposito della cosiddetta crisi del Trecento, per ragioni polemiche verso questa che mi pare Braudel abbia definito una parola-feticcio, perché si tende troppo spesso ad assumere questa crisi come un dato scontato, un punto di partenza dal quale bisogna partire. Noi abbiamo visto, grazie ad autori qui presenti come Del Treppo e Ruiz Domènec, quali esiti negativi abbia avuto per il grande sforzo di ricerca di Claude Carrère l'assumere la crisi del Trecento come un dato scontato, nemmeno da metterre in discussione. Per fare un'altro esempio si può dire, a mia opinione, che il libro di un altro collega di grande valore, B. Kedar, sui mercanti genovesi e veneziani in un'epoca di crisi, presenta molte rigidità proprio perché anche esso parte dall'assunzione di questa crisi come un elemento dato per scontato, per quanto, poi, nelle pagine del libro, si trovino elementi che contraddicono il postulato.

Personalmente ritengo che non ci si è posti a sufficienza (certo alcuni maestri se la sono posta, F. Melis prima di tutti e più di tutti) la domanda centrale, cioè quella sulla capacità di risposta dei mercanti, degli uomini d'affari del mondo mediterraneo ai problemi che questa crisi aveva loro posto. E' evidentemente difficile calcolare la produttività, dove per produttività intendo il rapporto fra la quantità di beni prodotti ed il lavoro ed i capitali per essi introdotti, diciamo come *inputs* del processo produttivo, un rapporto, insomma, fra la quantità di questi *inputs* richiesti per la produzione e la produzione stessa.

La fine del medioevo, epoca di transizione, è caratterizzata proprio da un forte aumento di produttività. Le innovazioni tecnologiche finanziarie su cui tanto ha insistito Melis, e i progressi dei mezzi di trasporto marittimo, hanno costituito una risposta di straordinaria importanza per l'ampliamento degli spazi economici e delle quantità economiche trasportate. Cresce lo spazio temporale della navigazione, cessa la pausa invernale, cresce la portata delle navi perché si costruiscono navi più grandi, capaci di avere la stessa sicurezza di quelle cocche, cioè di quelle navi più piccole, che avevano caratterizzato invece la trasformazione nautica dell'inizio del secolo XIV.

Ricordo un dibattito di qualche anno fa su riviste inglesi, in particolare sulla *Economic History Review*, sulle città inglesi nel tardo medioevo, dibattito molto interessante non soltanto per la realtà inglese, ma anche per come metodologicamente e concettualmente si può affrontare il problema della

valutazione del benessere, dello sviluppo, della crescita delle città; credo che avesse ragione Bridbury quando osservava che se è vero che si può misurare una diminuzione della popolazione urbana, è anche vero che ciò che conta realmente accertare è l'aumento o meno dell'importanza delle città. Questo per dire dell'importanza dei valori relativi. Ma, ripeto, anche aumenti quantitativi, in termini assoluti; e dilatazione degli spazi geografici.

Stringendo ora, più da vicino, il mio tema, quale fu il rapporto tra il Mediterraneo e l'Europa settentrionale, i mari settentrionali e le aree che su esse si affacciano? e in che misura questo rapporto costituisce, o contribuisce a costituire, un sistema? in che misura l'economia mediterranea influenza, determina e trascina quella degli spazi settentrionali?

Senza dubbio, per risalire un attimo qualche secolo indietro, quando all'inizio dell'XI Pisa e Genova sono protagoniste di quella riconquista del Mediterraneo occidentale che giustamente Fossier definisce uno dei fatti più importanti e al tempo stesso meno conosciuti della storia medievale, senza dubbio questo secolo avvia trasformazioni del sistema economico mediterraneo assolutamente di prima grandezza. Però resta ancora dubbio, all'inizio del XII secolo, che queste trasformazioni avvenute nel mondo mediterraneo, sintetizzabili, per dirla in una formula, equivoca come tutte le formule, come la sostituzione di un sistema degli scambi nord-sud a un sistema qual'era quello del mondo musulmano (in cui in una certa misura si era integrata Amalfi, come, ovviamente, si era integrata la Sicilia musulmana), un sistema orizzontale, ovest-est. Ma queste trasformazioni importantissime per la storia del Mediterraneo sono, credo, all'inizio del XII secolo ancora scarsamente strutturate e generalizzate. Anzi, gli elevati profitti, elevatissimi, che in questo momento i mercanti delle città marinare riescono ad ottenere, derivano proprio dalla natura aleatoria, non sistematica, non generalizzata degli scambi.

Se ci spostiamo alla fine del XIII secolo e all'inizio del XIV secolo, noi troviamo invece un sistema di rapporti nord-sud già organizzato in maniera ben precisa. Possiamo centrare la nostra attenzione su un testo che nessuno meglio di Gabriella Airaldi conosce, in quanto è stata lei a pubblicarlo insieme al Lopez, cioè la più antica *Pratica di Mercatura* giuntaci, del 1278: è un testo pisano, ci dà la prospettiva pisana, ma d'altra parte è una prospettiva che risponde alla realtà della rete dei traffici. E noi qui vediamo che queste spazi geografici sono integrati, il nord e il sud, ma ancora intorno a centri limitati.

Mi soffermo un attimo su questo punto per sottolineare la grande differenza su cui vorrei insistere della fine del medioevo, cioè, appunto, l'allargamento degli spazi geografici integrati intorno ad un sistema economico. Lopez, presentando

a Prato questo testo, notava come nella seconda metà del XIII secolo il commercio internazionale fosse centrato soprattutto intorno a due mercati: Alessandria di Egitto e le fiere delle Champagne, dunque un mercato settentrionale ed uno meridionale; quindi spazi nord-sud, ma spazi ben precisi e delimitati, collegati da una linea, diceva Lopez, che permetteva lo scambio fra le spezie ed i panni di lana prodotti nel nord d'Europa. Certo intorno a questi poli compaiono poi altre realtà, dall'Inghilterra a Constantinopoli, ma ancora scambi limitati dal punto di vista merceologico e abbastanza limitati dal punto di vista geografico.

Intorno al 1300 ci fu, com'è noto, la crisi delle fiere della Champagne, cioè di un sistema che era non solo un sistema mercantile anche un sistema finanziario, giacché queste fiere, che coprivano tutto l'anno, funzionavano da camera di compensazione finanziaria della cristianità. La crisi di questo sistema, che esplose abbastanza improvvisa all'inizio del Trecento, è stata studiata da diversi punti di vista. Accanto agli aspetti politici legati alle realtà delle Fiandre e alla politica fiscale di Filippo il Bello, Bautier ha insistito sugli aspetti finanziari e monetari di questa crisi, legati al complesso problema del rapporto tra argento ed oro e del ritorno dell'occidente all'oro a partire dalla seconda metà del XIII secolo, con un moto progressivo di diffusione dai due centri innovatori, Firenze e Genova, alle aree mediterranee e, poi, già nel XIV secolo, a tutta la cristianità latina.

Io credo - l'ho accennato una volta occupandomi di Siena - che una prospettiva lungo la quale bisognerebbe muoversi è il mancato inserimento, il mancato collegamento alle trasformazioni dell'economia mediterranea di alcune realtà economiche. Quando si studia perché Firenze subentra a Siena, perché i banchieri fiorentini sostituiscono i banchieri senesi, senza dubbio sono anche molto importanti le motivazioni di ordine politico che favoriscono i legami con la Curia Pontificia dei banchieri fiorentini. Ma io credo anche che c'è una diversa capacità da parte degli uomini d'affari fiorentini di cogliere le nuove realtà, di inserirsi nelle nuove realtà del Mediterraneo quali si vengono profilando nel Trecento.

Un altro problema che vorrei sollevare per la discussione è il seguente: all'interno di questi spazi geografici ed economici sono attivi in realtà dei circuiti di significato e di valore differente. E' un problema - anche questo per alcuni aspetti l'ho già affrontato e per altri no - che definirei in questa maniera: il grande commercio, i circuiti del grande commercio internazionale e quindi degli scambi tra l'Europa settentrionale e l'Europa mediterranea (il mondo mediterraneo preferisco dire), sono - e se sì, in qual misura - integrati con i microcircuiti della

piccola circolazione ? In che misura, per esempio nel commercio marittimo, le grandi navigazioni sono collegate al sistema del piccolo cabotaggio ? E' un problema difficile da affrontare, ma che tuttavia dobbiamo porci da un punto di vista teorico, così come mi pare che lo abbia posto molto bene per il commercio dei cereali, sviluppando anche alcune mie proposte, Luciano Palermo in un libro di storia economica che è, mi pare, tra i più interessanti, concettualmente e teoricamente, usciti nell'ultimo decennio. Rapporti dunque tra cabotaggio e grande navigazione, tra commercio locale e commercio a media e grande distanza; insomma integrazione, rapporti, influenze reciproche tra macrocircuiti e microcircuiti. Tenendo sempre presente che, per esempio, i cereali che vengono trasportati a grande distanza possono essere una piccola percentuale della produzione di un'area, ma costituiscono una percentuale decisiva perché sono decisivi per le aree che non ne producono abbastanza e sono decisivi anche per la capacità di orientare le produzioni delle aree capaci di produrre dei surplus.

Con tutto ciò, nonostante che questi rapporti siano stretti, non si può sempre dire che i sistemi economici siano già del tutto formati. Se nel Trecento si può parlare della progressiva formazione in Toscana di un sistema economico regionale, di cui il centro è Firenze e in cui le economie delle altre città si integrano specializzandosi, come è il caso di Pistoia o di Arezzo, oppure, se rifiutano di farlo, vengono distrutte, come è il caso di Pisa. Altrove questi sistemi, questi sottosistemi regionali non si formano. Leggendo un libro di A. M. Nada Patrone sul Piemonte sono rimasto colpito dal fatto che un sistema regionale non si è formato neppure a livello di comunicazioni; a maggior ragione ciò si verifica a livello di sistema economico generale.

Col bagaglio di questi problemi, e di altri che andrebbero indicati, noi dobbiamo guardare al cambiamento del Mediterraneo nel Trecento, alle influenze sulle economie dell'Europa settentrionale, alla dilatazione geografica e quantitativa degli spazi geografici.

Tutti sanno che l'apertura sistematica e regolare alla navigazione dello stretto di Gibilterra avviene verso la fine del Duecento e, dunque, in concomitanza con quella crisi del sistema impermiato sulle fiere della Champagne come luogo centrale di incontro e di irradiazione, poi per tutta la Francia e la zona renana, dell'azione dei mercanti italiani, lombardi e toscani. I convogli genovesi e veneziani (prima genovesi, credo anche per il legame col monopolio dell'allume in Oriente) ci danno un esempio interessante di mezzi di collegamento economico anche lenti, ma subordinati alle ragioni del commercio. E l'azione di questi convogli (veneziani e genovesi, più tardi, nel Quattrocento, pure fiorentini) va studiata non soltanto nel loro svolgersi, ma anche nelle conseguenze indotte negli spazi atlantici, in un certo senso indirettamente.

Quando si guarda quel grande spazio atlantico fra la Francia occidentale e la Spagna settentrionale, si rimane colpiti - XI, ancora XII secolo- dall'esistenza di circuiti completamente separati. Sono scarsissimi i rapporti tra il circuito spagnolo-portoghese e quelli del Mare del Nord e la Manica. Certo, dei contatti esistono, per esempio esistono dei contatti legati al pellegrinaggio a Santiago che sono anche spesso contatti carichi di significati economici, ma non c'è un sistema di rotte fisse, stabili, di scambi fissi che si stabiliscono. L'ipotesi che formulo è quella di un incitamento al cambiamento di questo spazio geografico atlantico proveniente non soltanto dalle iniziative locali, bensì anche, talora prevalentemente, dallo stimolo che su queste iniziative locali sono stati in grado di esercitare questi convogli mediterranei. E' un esempio di come un'iniziativa mediterranea, fatta per attuare degli scambi tra il Mare del Nord (Inghilterra e le Fiandre) e il mondo mediterraneo, trasformi anche le aree intermedie, allarghi gli spazi economici e geografici.

Il caso di Lisbona, che da scalo tecnico diventa scalo commerciale di grandissima importanza, può in parte essere un esempio di quello che io voglio dire. Il grande sviluppo dell'Andalusia nel Quattrocento deriva certo da un motivo che è ben noto, cioè quello della parziale e progressiva chiusura dei mercati orientali; progressiva ma non senza curve di risalita, parziale perché sappiamo che questo catenaccio, per usare l'espressione di Braudel, non è stato un catenaccio totale e sappiamo che nel corso del Quattrocento gli italiani ritornano in Levante, ma in modo differente. Naturalmente le nuove strutture commerciali della presenza italiana e poi catalana in Levante risentono delle ondate di insicurezza ma - l'immagine è di Kedar - questi rapporti avevano ormai un'elasticità tale che potevano resistere, sopravvivere alle tempeste. Però la realtà dell'Oriente è cambiata: è sempre più forte la necessità dell'intermediario musulmano.

Soltanto Genova riesce ancora a lungo a rimanere direttamente presente nel mare Egeo e nel mar Nero anche dopo la caduta di Costantinopoli. In questo momento, il commercio genovese è estremamente importante, in particolare per il controllo di Chio, intanto perché a Chio arrivano merci dall'Egeo, dalla Siria, dal Mar Nero e dalla Turchia, e da Chio gli operatori genovesi esportano nelle Fiandre i tre quarti dell'allume ad esse necessario. Sappiamo da Del Treppo che fino alla guerra civile catalana, la presenza catalana in Oriente è importante. Quindi, la chiusura dell'Oriente è parziale, ma nondimeno, come anche Gabriella Airaldi ha più volte messo in rilievo, se non possiamo dire che questa parziale chiusura dell'Oriente è nel Quattrocento la causa unica, o addirittura la causa meccanica, della maggiore importanza che vengono acquistando gli spazi economici del Mediterraneo occidentale (andalusi, magrebini e subito, fuori del Mediterraneo, portoghesi), tuttavia, senza dubbio, questa parziale chiusura

orientale favorisce degli sviluppi che erano già in atto nel commercio, nella produzione e anche nel consumo.

Nel Quattrocento mantennero, o accrebbero, la loro importanza Napoli e Palermo, mentre scompare quasi Cagliari che ancora all'inizio del Trecento era una delle grandi piazze mercantili del Mediterraneo occidentale, non solo come città di corte ma anche come grande mercato di esportazione di produzioni agricole e anche di prodotti specializzati. Né devo insistere, proprio qui, sull'importanza crescente di Valenza, se non per sottolineare il significato della sua vicinanza alla costa africana, a Tunisi, a Tlemcen (siamo prima dell'espansione portoghese, dell'aggiramento della realtà magrebina).

Da ricordare, ancora, l'importanza che sta acquistando quest'area meridionale quando i veneziani inaugurano, nel 1436, il convoglio di Barberia. E la scoperta delle miniere della Tolfa, nel 1462, miniere di allume, evento providenziale (c'era stata una crisi dell'industria tessile nel 1460 per carenza di allume); il papa disse allora che questa scoperta delle miniere della Tolfa era la più bella vittoria contro i turchi. La *colonizzazione* del regno di Granada da parte dei genovesi. La diffusione in questo Mediterraneo sudoccidentale di colture specializzate che entrano sempre più in un commercio che si arricchisce merceologicamente: la seta di Granada, di Valenza, di Lucca, e quindi l'instaurarsi di rapporti con aree geografiche prima poco coinvolte economicamente in questi scambi internazionali, come la Calabria con la sua produzione di materia prima per l'industria serica, e merci nuove per rilevanza, come lo zucchero che viene prodotto in Sicilia, Granada, nell'Algarve e poi nelle nuove isole atlantiche, poi Cuba e il Nuovo Mondo, spingendomi un poco oltre nel tempo. Lo zucchero di Madera, per esempio, si vende molto nelle Fiandre. Ricordo che inizia la produzione in Occidente dei vini liquorosi: nelle Cinque Terre, nella riviera Ligure, i vini *greci* del Napolitano. Si è parlato (J. Heers) di *costruzione delle riviere*, nascono alcuni centri come Bordighera, c'è tutta un'opera di terrazzamento; ci sono forti investimenti nell'agricoltura: si pensi al moscato di Provenza, al Jerez di Andalusia e agli interessi che i fiorentini ed i genovesi hanno in questa materia. Noi vediamo che da Cadice partono navi interamente caricate a vino verso Londra e verso Bruges.

Insomma: una grossa dilatazione degli spazi e dell'importanza del commercio marittimo. Se noi leggiamo le *Pratiche di Mercatura* o consultiamo l'interessantissimo, straordinario, quasi inesauribile carteggio mercantile datiniano, non è possibile avere dubbi; per non dire degli studi quantitativi del Melis basati su di esso. Il carteggio datiniano ci presenta proprio un elemento di riflessione sui rapporti, nello stesso tipo di fonti, fra dati reali e percezione dei dati; ne discuteremo, certamente, anche in questo convegno.

Intorno a Bruges e le città delle Fiandre (le fiere di Ypres, di Lille, di Anversa, etc.), in questo momento c'è un mercato che ci dimostra come si sia passati da uno scambio sostanzialmente semplice, quale era ancora alla fine del XIII secolo, a un mercato di straordinaria ricchezza, di scambi estremamente complessi. A Bruges, nel Trecento e nella prima metà del Quattrocento, i prodotti di provenienza mediterranea sono tantissimi (spezie, seta, cotone, mandorle, oglio, mele, vino, l'allume che ho ricordato, riso, ficchi secchi, uva passa) e questi prodotti si incontrano su questa piazza con quelli di derivazione germanica (il rame, l'oro, l'argento), ma si incontrano pure con la lana che proviene dall'Inghilterra e naturalmente con i panni prodotti dall'industria fiamminga.

Entra sempre di più a far parte di questi spazi economici, e in rapporto con il Mediterraneo, l'Inghilterra: L'Inghilterra, prima sostanzialmente produttrice di lana per l'industria fiamminga, progressivamente è divenuta oggetto d'attenzione di per sé, con scambi che direttamente la collegano, attraverso questi convogli marittimi, con il mondo mediterraneo. E' interessante notare come gli operatori fiorentini siano, entro certi limiti, pronti ad inserirsi in questo nuovo sistema come potenza marinara.

Il tema è stato studiato soprattutto dal Mallett in un libro sul sistema delle galere fiorentine e tuttavia credo che meriterebbe di essere ripreso e studiato. Esso ci mostra come questo sforzo di Firenze per trasformarsi da potenza già legata al mare, come era nel XIV secolo (vi insisteva il Melis e credo che avesse ragione; Firenze era già, prima di avere un sbocco al mare, una potenza marittima), in potenza marinara. La conquista di Pisa nel 1406, e quindi di Porto Pisano, l'acquisto di Livorno nel 1421 da Genova (Livorno era il porto che stava sorgendo e che stava sostituendo Porto Pisano) portano Firenze a organizzare anche essa dei convogli di galee, piuttosto secondo l'esempio veneziano che non secondo quello genovese, cioè attraverso un forte interesse promozionale, organizzativo da parte dallo stato, e attraverso evidentemente l'utilizzazione di quel *know how* che era costituito dalle infrastrutture materiali e dalle risorse umane pisane e genovesi a Livorno. L'entusiasmo a Firenze fu grande all'inizio degli anni venti, poi abbiamo dei periodi di crisi molto netti, a causa della guerra di Lucca, dei fallimenti finanziari, dell'imporsi di altre priorità, e poi una ripresa vigorosa negli anni sessanta. Certo, l'attività marinara di Firenze non è un'attività assolutamente dominante come a Genova o a Venezia; è, come dire, un'attività accanto ad altre. Questo spiega perché essa in molti anni appaia ferma per mancanza di risorse finanziarie: solo una parte delle risorse finanziarie ed umane fiorentine sono investite in questi nuovi collegamenti con il nord d'Europa. Spesso vediamo che finché non è esaurita una iniziativa, in tutto il suo ciclo, mancano le risorse per quella nuova, sicché possiamo dire che non si riesce a

mantenere i ritmi, quei ritmi che Genova e Venezia invece riuscivano a mantenere con estrema regolarità, sia pure con quegli alti e bassi legati alla maggiore o minore disponibilità di risorse finanziarie - quella che veniva chiamata la *secchezza del denaro*. Erano ritmi ormai conosciuti, quindi dominati perché conosciuti e controllabili.

A Firenze, invece, spesso notiamo delle interruzioni. E tuttavia questo sforzo marittimo di Firenze appare notevole. Quando si interrompe, cosa cambia alla fine del Quattrocento? Alla fine del Quattrocento, il cambiamento, mi pare decisivo, E' lo spostamento dei centri finanziari e commerciali verso centri non più legati esclusivamente al mare. Per cui mi pare che si possa dire, da un lato, che si crea uno spazio geografico-marittimo mediterraneo occidentale atlantico (di cui sono protagonisti i genovesi, gli spagnoli, i portoghesi) e un mondo che, invece, è il mondo delle fiere di Ginevra e di Lione, il mondo così ben noto dagli studi di Berger, tra gli altri, su Ginevra e l'economia europea del Rinascimento, quando altri centri e altre vie di comunicazione diventano importanti e in cui non vedo diretta e stretta integrazione con quel'altro circuito marittimo di cui dicevo prima.

A Ginevra il commercio più importante è quello dei metalli e dei tessuti; hanno ancora un certo ruolo le spezie e la frutta del sud, ma non sono più determinanti; arrivano in queste fiere tedeschi, francesi, svizzeri; arrivano anche prodotti specializzati (penso per esempio allo zafferano catalano), ma la molla non è data da prodotti mediterranei e non è data ancora, evidentemente, da prodotti americani: sappiamo ormai bene che bisogna spostare verso la fine del Cinquecento gli effetti economici della scoperta del Nuovo Mondo. Piuttosto bisogna pensare alle miniere della Sassonia e della Slesia.

Quando Enea Silvio Piccolomini, alla metà del Quattrocento, scrive che senza i norimberghesi non ci sono fiere, noi vediamo che qui uno spazio economico nuovo si è aperto, e non c'è, a mio parere, ancora un'integrazione forte con l'antico circuito marittimo che si era venuto costituendo nel corso del Trecento, trasformandosi all'inizio del Quattrocento.

E' nota la grande discussione sul concetto di Wallerstein di *economia mondo*, ben diverso, come giustamente Del Treppo ci ha ricordato, dal concetto melisiano della *economia dei grandi spazi*. Qui si vuole soltanto limitarci ad un aspetto delle sue tesi, per convenire con lui che, mentre nel Cinquecento l'economia mondiale (con il centro, la periferia, i subsistemi regionali ben costruiti e quelli in via di organizzazione) forma un sistema economico mondiale, il risultato finale a cui arriva nel tardo Quattrocento il Medioevo è ancora quello di spazi economici separati, anche se ampi: quello fiorentino, genovese, lusitano, spagnolo (che è il protagonista dell'espansione dell'Europa fuori dell'Europa) e

quello dell'Europa centrale, transalpina, dell'Europa che va progressivamente dilatandosi verso Oriente.

Certo, sono due spazi non estranei l'uno all'altro, ma non strettamente integrati e non tali da potere essere considerati facenti parte di un unico sistema. Questa conclusione, come tante altre cose che ho detto, è offerta a titolo ipotetico, come problema; uno di quelli che adesso, forse, dobbiamo cominciare a discutere.